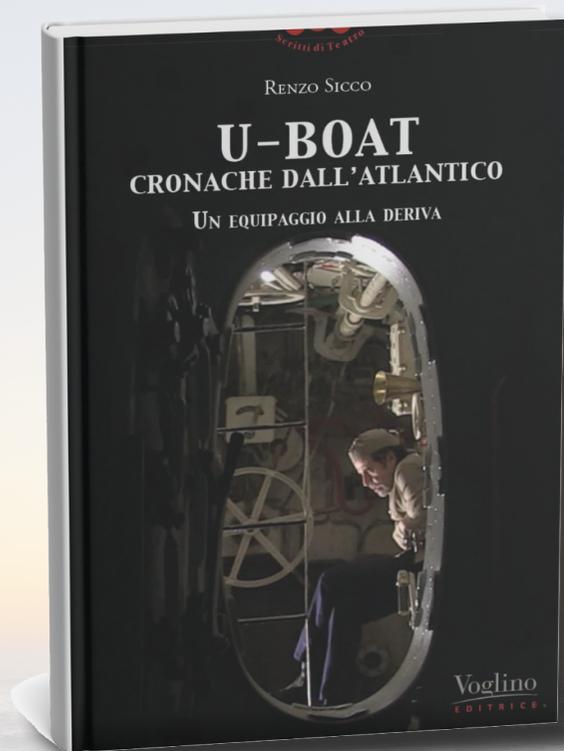


U-BOAT CRONACHE DALL'ATLANTICO

prefazione di Gabriele Romagnoli
fotografie di Renato di Gaetano



*La forza dello spirito umano
può prevalere anche sul buio più profondo*

L'elemento di autenticità conferisce profondità al racconto, rendendo le esperienze dei marinai non solo toccanti, ma anche significative, poiché si basano su eventi reali che evocano emozioni e riflessioni.

È corredato di fotografie a colori scattate oggi per ricreare le scene e gli ambienti della vicenda. Contiene anche un testo teatrale da cui emerge la maestria dell'autore che sta anche nella sua capacità di trasformare storie reali in eventi coinvolgenti e toccanti.

Profilo del lettore

- ✓ appassionati di Storia
- ✓ appassionati di Teatro
- ✓ lettori appassionati
- ✓ lettori ad alta voce

pagine **108**
prezzo € **16,00**
formato **cm 14x21**
brossura
collana **SCRITTI DI
TEATRO**
isbn **9788831946599**



9 788831 946599

[Vai alla prefazione
di G. Romagnoli](#)

[Vai all'incipit](#)

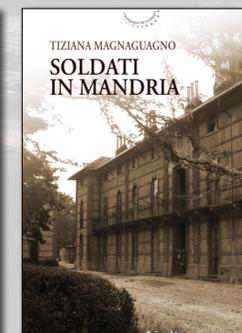
[Visualizza l'indice](#)

SUL TEMA DELLA SECONDA GUERRA



isbn

9788831946490



isbn

9788831946377



Questo testo fa parte del progetto **Librificio Lab** che usa il Metodo di Lettura Scenica sostenuto dall'Associazione Antescena nelle scuole e in tutte le biblioteche e librerie nazionali

Punti di forza

- ✓ **Stile:** narrazione avvincente di coraggio e determinazione di giovani marinai in un contesto storico difficile.
- ✓ **Messaggio** di resistenza umana che invita il pubblico a riflettere sulla speranza anche nei momenti di crisi.
- ✓ **Fotografie a colori:** L'uso di descrizioni vivide e dettagliate trasforma la storia in immagini mentali potenti, permettendo al pubblico di visualizzare il dramma e la bellezza del contesto marittimo.

Parole chiave: oceano; sottomarino tedesco; Cabo do Mundo; marinai; resa; sovietici; viaggio epico; porto sicuro; emozioni; storie reali; testimone; resilienza umana; memoria collettiva; speranza; porto sicuro; determinazione; coraggio



Profilo dell'autore

Renzo Sicco (Torino 1953), è un regista e autore teatrale con una carriera iniziata in Spagna negli anni '60 e '70. Dal 1977, collabora con la Compagnia Assemblea Teatro, realizzando oltre cinquanta spettacoli con autori noti. Ha diretto eventi teatrali in oltre 36 paesi. Il suo libro ***Cieli su Torino*** (Vogolino Editrice) ha vinto il Premio Nazionale "Le parole e la città". Con il nostro marchio, ha pubblicato anche opere come ***Le donne del Re***, ***La Costituzione in 11 colori***, ***Il nostro ricordo per Luis Sepúlveda***

Profilo del prefatore

Gabriele Romagnoli (Bologna, 1960) Giornalista professionista, a lungo ha lavorato per "La Stampa", come inviato a New York. Ha poi vissuto al Cairo e a Beirut. Dal 2011 al 2013 è stato direttore della rivista GQ e dal 2016 al 2018 è stato direttore di Rai Sport. Collabora con Vanity Fair e la Repubblica. Narratore e saggista ha esordito come scrittore nel 1987. Ha scritto anche per il cinema, il teatro e la televisione; ha sceneggiato fiction di successo. Collabora frequentemente con Assemblea Teatro, la compagnia diretta da Renzo Sicco.



Profilo del fotografo

Renato Di Gaetano (Bologna, 1960) Fotografo e Videomaker per Assemblea Teatro. È grafico editoriale presso Soprintendenza Beni Storici Artistici ed Etno Antropologici del Piemonte.





PREFAZIONE

di GABRIELE ROMAGNOLI

L'ULTIMO VIAGGIO DEL SOMMERSIBILE NAZISTA IN FUGA NELL'ATLANTICO A GUERRA ORMAI FINITA

L'incredibile storia e vicenda dell'U-BOAT 1277 riemerse davanti alle coste del Portogallo un mese dopo la resa tedesca rappresentata sulle spiagge dell'Atlantico.

Accadde oltre settant'anni fa, in una notte di luna piena. L'ora: 00:50. Le coordinate: 41.09N, 08.41W. Località: Cabo do Mundo, davanti alla spiaggia di Angeiras, propaggine della città di Porto, un villaggio di pescatori e per questo svegli a quell'ora. Dall'Oceano tutto si aspettavano, tranne i fantasmi. Li videro arrivare su una piccola flotta di canotti: sfiniti e laceri, le divise fradice e sporche. Li guardarono increduli: non avevano mai visto da vicino un soldato nazista e quelli erano quarantasette. Li soccorsero perché questo impone la legge del mare. Li aiutarono a raggiungere la riva. Messa i piedi sulla terraferma, i naufraghi alza-

rono le braccia in segno di resa. Si consegnarono a chi la guerra non l'aveva mai combattuta, concedendosi l'illusione della neutralità. Era il 3 giugno del 1945. La Germania aveva accettato la disfatta da quasi un mese. Che cos'era successo a quegli ultimi, sfiniti guerrieri affiorati dal mare?

Maggio '45. Il 4, constatato il crollo della Germania, l'Ammiraglio Donetz diramò l'ordine a tutti i sommergibili di disarmare i siluri, riemergere, issare bandiera nera e consegnarsi. L'U-BOAT 1277 era uno degli ultimi. Costruito alla fine della guerra, era entrato in acque ormai torbide da un anno. Pesava 871 tonnellate. Il serbatoio poteva contenerne 113 di benzina. Scendeva fino a 180 metri di profondità in 25 secondi. A bordo c'erano 47 uomini. Avevano età comprese tra i 18 e i 20, tranne il comandante, il tenente di vascello Peter Ehrenreich Stever, che ne aveva 27.

La loro prima e unica avventura era iniziata il 22 aprile da Bergen. Solo dopo la partenza era stata aperta la busta sigillata con le istruzioni: dirigersi verso il canale della Manica e affrontare la flotta inglese. «Missione per andare in cielo», un nome in codice non troppo enigmatico. Su 40mila soldati tedeschi impiegati negli U-BOAT 30mila sono morti. Poco dopo, il contrordine: è finita, fate rotta su Kiel e arrendetevi. Il tenente Stever spense la radio, guardò gli altri ufficiali. Kiel significava morte certa, i sovietici che la presidiavano non avrebbero avuto pietà. Abbassò lo sguardo sulle carte nautiche. Con l'indice puntò la loro

posizione, poi lo fece scorrere, a occidente, fino a Vigo, alla Spagna franchista. Lì, lo batté e si fermò. Risolle-
vò la testa. Gli altri annuirono. Avevano carburante e vettovaglie, ma un solo bagno disponibile, nessuna doccia, un cambio di biancheria. In un sommergibile c'è la stessa temperatura del mare e quello del nord è gelido. Spensero la strumentazione per non essere intercettati. Navigarono con le mappe e l'istinto. Quasi un mese nella pancia di una balena d'acciaio nella pancia del mare: avevano perso e si erano persi. Difficile immaginare una simbologia più forte per la sconfitta: non ti lascia niente, né una causa, né un senso. Non sei più da nessuna parte, nemmeno dalla tua: per la Germania Stever e i suoi uomini erano disertori, per gli inglesi che li cercavano erano ancora nemici. Entrambi imputavano loro la colpa della disobbedienza. Sbagliarono approdo, ma di poco: Porto è a poco più di cento chilometri in linea d'aria. Quando videro la costa il tenente fece uscire le scialuppe e rimase a bordo con quattro uomini. Diede l'ordine di affondare il sommergibile, che oggi è ancora lì, adagiato e coperto di anemoni bianchi. Ne uscì a riveder le stelle dopo trenta notti. Rischiarati dalla luna piena e pallidi com'erano, lui e gli altri parvero davvero spettri. I pescatori li sfamarono nelle loro case, con pesce e patate. Fu avvertita la Guardia Fiscal. Li chiusero in un vicino castello e poi li spedirono a Lisbona dove li presero in consegna gli inglesi. Rimasero prigionieri di guerra a Gibilterra fino al '47. Peter Stever più a lungo, condan-



L'U-1277, UNA PELLE SOTTILE

Nei primi anni della guerra, gli “squali” dell’ammiraglio Doenitz affondarono quasi tremila navi, per un totale di sei milioni di tonnellaggio navale. Furono momenti drammatici per la Gran Bretagna e Churchill, rimasti senza alcuna possibilità di approvvigionamento. Ma i cargo che venivano dall’America per rifornire l’Europa flagellata, impararono presto a leggere il gioco degli U-BOAT tanto che alla fine del conflitto non furono più così temibili. Infatti i sinistri lanciasiluri di 70 metri nel ’45 mancavano più colpi di quelli che sparavano

I primi attacchi da parte dei sommergibili militari cominciarono nella Prima guerra mondiale e la marina tedesca non ebbe dubbi a raccogliere i frutti di quella esperienza. Infatti, un nemico che non si riesce a vedere è una potente arma di propaganda, molto di più rispetto a ciò che dicono i rapporti sulla sua efficacia. I sommergibili tedeschi della Seconda guerra mondiale, costruiti nei bacini dei cantieri del Mare del Nord, erano lenti, pesanti, ciechi, fragili e soprattutto sott’acqua erano decisamente vulnerabili. Dei 57 U-BOAT che la marina nazista possedeva nel 1939, soltanto una ven-

tina potevano operare nell'Atlantico, e comunque non senza difficoltà. Ma la fama era tutto.

La guerra psicologica era infatti una potenzialità dell'esercito nazista. Gli aerei tedeschi mentre volavano molto in alto, in protezione dalle antiaerei, demolivano il morale degli equipaggi mercantili. Quando poi sparivano, in direzione della terra ferma, scatenavano il panico giacché un aereo terminava la sua missione solo quando aveva la certezza di aver messo i sommergibili in rotta di collisione e questo i marinai lo sapevano.

Le opzioni strategiche di Hitler privilegiavano la costruzione di navi da superficie, nonostante Doenitz avesse intuito e fatto passare il messaggio del valore dei suoi strumenti. Successivamente però proprio cantieri come i Vulkan, a Bremen, forzarono la produzione per dare all'ammiraglio i 300 sommergibili richiesti, e sin dall'estate del '40 si poté così assistere a più efficienti e cruenti scontri. A questo proposito è curioso come nemmeno nei confronti degli aggettivi la storia sia rimasta innocente: gli Alleati descrivono la "Rudeltaktik" di Doenitz come "tattica dei cani" mentre i vinti e i sopravvissuti la chiamano "tattica dei lupi". È più nobile essere un lupo che un cane ma gli U-BOAT non avevano la dignità dei primi: quando la guerra sorrideva alla svastica erano gli sciacalli dell'oceano ma poi finirono come bastardi, a stenti o suicidandosi come l'U-1277, che agonizzò per alcune ore di fronte alle sponde della spiaggia di Angeiras.

Tutti noi ci facciamo un'idea sbagliata su cosa fosse

un "sottomarino" di quell'epoca: in realtà, un'imbarcazione da superficie.

Si trattava infatti di sommergibili che erano progettati per navigare sulle onde per la maggior parte del tempo e che si immergevano solo in caso di fuga da un'eventuale minaccia di un destroyer, un aereo o per sorprendere e attaccare con i siluri una vittima durante il giorno.

Solo verso la fine della guerra i tedeschi iniziarono ad impiegare nelle loro operazioni i rivoluzionari U boats Tipo XXI e Tipo XXIII, che erano veri sottomarini: veloci, letali e progettati per operare sommersi per lunghi periodi.

Fortunatamente per gli Alleati, arrivarono tardi; sei mesi prima e molte cose sarebbero cambiate.

I sommergibili come l'U-1277 erano progettati per passare la maggior parte del tempo navigando in superficie ed avevano uno scafo disegnato per una tale prestazione, inondabile e idrodinamico che includeva le cisterne di zavorra, il combustibile e gli scafi di pressione.

Proprio questa "pelle sottile" si sarebbe infatti potuta smantellare con bombe di profondità, colpi di cannone, collisioni o semplicemente in conseguenza di un attacco da parte di un mezzo marino ostile. Tuttavia, lo scafo di pressione era molto più resistente, costruito con otto moduli di acciaio saldato, con uno spessore che variava da 16 a 18,5 mm e che conteneva i motori, i siluri, l'equipaggio, la sala di controllo.



IL PROGETTO U-BOAT

È STATO REALIZZATO GRAZIE ALLA COLLABORAZIONE

IN ITALIA

DEL MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL
TURISMO, DELLA REGIONE PIEMONTE, DELL'ASSOCIAZIONE
QUARANTA DELL'ASSOCIAZIONE MARINAI D'ITALIA DI TORINO
E FONDAZIONE PIEMONTE DAL VIVO

IN PORTOGALLO

DI TEATRO PÉ DE VENTO,
DELLA CÂMARA DE MATOSINHOS,
DELL'ASSOCIAZIONE SUBACQUEI SUBMANIA
E DELL'ISTITUTO ITALIANO DI CULTURA DI LISBONA
E DELLA JUNTA DE FREGUESIA DE PERAFITA, LAVRA E
SANTA CRUZ DO BISPO

INDICE

PREFAZIONE di Gabriele Romagnoli

L'ultimo viaggio del sommergibile nazista in fuga nell'Atlantico
a guerra ormai finita 7

PRESENTAZIONE

Esausti di guerra..... 15

L'U-1277, una pelle sottile25

Genesi di uno spettacolo 38

Il testo teatrale: U-BOAT 1277, cronaca di una deriva 43

Un incontro particolare dopo l'evento..... 76

Il cortometraggio..... 79

Un sommergibile in città: L'Andrea Provana 83

Spiaggia di Angeiras, una terra di pescatori 91

